



2016

Annual Report

Jahresbericht des
Präsidenten
EAS Rapport annuel
2014 du président

Erster Auslandsflug
Tailwind W10, HB-YTW
Premier vol à l'étranger
Tailwind W10, HB-YTW

Der Traum vom selbst
gebauten Flugzeug
Le rêve d'un avion
construit soi même



Erneuerung der EAS
Organisation
Renouvellement de
l'organisation de l'EAS

Bericht Kitfox S7 Super
Sport
Rapport Kitfox S7
Super Sport



Build your own experimental.ch

Inhaltsverzeichnis

EAS Jahresbericht 2015 des Präsidenten	4
EAS Rapport annuel 2015 du président	6
Der Traum vom selbst gebauten Flugzeug	9
Le rêve d'un avion construit soi même	12
Kitfox S7 Super Sport HB-YPO	15
Kitfox S7 Super Sport HB-YPO	18
World Air Games Dubai	19
Interview mit Markus Keller	21
Entretien avec Markus Keller	23
Chef Acceptance Jakob Straub	25
First Flights 2015	26
Erneuerung der Organisation EAS	26
Renouvellement de l'organisation de l'EAS	27
Erster Auslandflug Tailwind W10, HB-YTW	27
Premier vol à l'étranger Tailwind W10, HB-YTW	28
Neue Arbeitsgruppe für EAS Maintenance & Training (EAS M&T)	28
Neue Arbeitsgruppe für EAS Maintenance & Training (EAS M&T)	29
Nachruf	30
Nachruf	30
Impressum	31

Titelbild: Vans Aircraft RV-7, HB-YLM, Pilot und Besitzer Roy Müller, Erbauer Yvar Vonlanthen. Foto: Gil Schneeberger

EAS Jahresbericht 2015 des Präsidenten

Präsident EAS Werner Maag



Das Jahr 2015 wird für viele von uns Piloten als ein ewiger Flug-Sommer, der fast bis Weihnachten dauerte, in Erinnerung bleiben. Der EAS Frühlingsausflug und das Sommertreffen im August waren jedoch total verregnet. Leider mussten wir zwei schwere Unfälle mit drei Opfern beklagen.

Zentralvorstand und Extended Board

Anfang Jahr übernahmen Ueli Aregger und Heinz Stähli die Redaktion der AFMs von Heinz Lang. Die EAS betreute in diesem Jahr ca. 105 Projekte, davon 15 Neuanmeldungen, darunter auch einige, die ganz unbekannt sind oder zum ersten Mal in der Schweiz gebaut werden.

Diese Typ-1-Projekte erfordern eine sorgfältige und umsichtige Begleitung durch den Zulassungsingenieur und den Bauberater, damit am Schluss alles zusammenpasst: Die Konstruktion mit den vorgängigen Berechnungen der Hauptlasten sowie die Funktion der Steuerorgane und des Antriebs.

Hans Kandlbauer betreut dieses Ressort als Chef Zulassung seit Herbst 2008. Er will etwas kürzer treten und sich in der Engineering Gruppe engagieren, um seine letzten Jahre als Verkehrspilot bei der Edelweiss Air, neben seiner Lehrtätigkeit an der ZHAW und dem Segelfliegen, noch geniessen zu können.

Er wird sein Ressort am 1. Januar 2016 an Ing. Jakob Straub, der bei MSW Aviation in Wohlen tätig ist, übergeben. Die anderen Mitglieder im ZV und Extended Board werden gemäss heutigem Wissensstand weiterhin im Amt bleiben.

Der Aufbau der Engineering Gruppe ist von Georg Serwart (Chef Technik), bereits beendet worden. Weiter befasst sich eine Arbeitsgruppe um August Lauer mit Policy und Law, also mit Vorschriften und Gesetzen. Die Gruppe Ausbildung und Instandhaltung (Training & Maintenance) ist noch im Aufbau. Damit haben wir die, auch vom BAZL geforderte, Verstärkung der Projektbegleitung angepackt.

Das Seminar beim BAZL, für die neuen Techniker, war ein Erfolg.

Kommunikation

Die Kommunikation ist in unserem Verein eine zentrale Aufgabe, mit der sich Michael Wellenzohn als Leiter, Organisator und Autor erfolgreich befasst. Mit E-Mails und EAS Newsletter können unsere in der ganzen Schweiz vertretenen Mitglieder immer aktuell informiert werden.

Die Homepage wird auch von EAS Coordinator Thomas Müller und der Geschäftsstelle von Alfons Hubmann betreut.

Der gedruckte Annual Report, welcher im Frühjahr für die EAS Mitglieder erscheint, enthält aktuelle emotionale Erstflug- und Reiseberichte, sowie Informationen aus dem Vorstand der EAS. In der umfangreichen Datenbank, aktualisiert von Thomas

Müller und Bernie Dänzer, findet man alle Adressen, Prozesse und die technisch aktuellen Formulare sowie Informationen. Der persönliche Kontakt findet nach wie vor an den regionalen, monatlichen Stammtischen statt, wobei Grenchen im 2015 etwas einzuschlafen drohte.

EAS Auftritte und Anlässe

Zur Generalversammlung, die zum ersten Mal in der Mehrzweckhalle in Lupfig stattfand, konnten Mann und Frau auch im nahen Birrfeld einfliegen. Der Gedankenaustausch beim Apéro und beim guten Mittagessen, vor dem offiziellen Teil, fand Anklang.

Wir werden die GV 2016 wieder in der gleichen Art organisieren.

An der Aero in Friedrichshafen, wo wir den EAS Stand betreuten und Kontakte pflegten, werden wir, wie auch die Segelflieger, jeweils in den ungeraden Jahren präsent sein. 2016 sind wir also nicht vertreten. Der geplante mehrtägige Ausflug nach Salzburg mit Besuch bei Redbull im Hangar 7 Anfang Mai, wurde wegen „Wintereinbruch“ abgesagt.

Im Juni feierte die Motorfluggruppe Lommis ein Flugplatzfest mit Flugzeugtaufe, an welchem einige EAS Leute ihre Flieger – fertige und solche die noch im Bauprozess sind - präsentierten. Mit den Kindern bauten und bemalten sie bunte Wurfgleiter.

Das EAS Sommertreffen im August in Mollis begann am Freitagmorgen noch ansprechend. Viele Helfer flogen im Flugzeug ein und am Nachmittag war schon alles eingerichtet.

Am Abend kam die Kaltfront mit veritablem Sturm im Glarnerland an, und wir mussten die fast weggeblasenen Zelte zusätzlich sichern. Samstag und Sonntag war das Wetter trübe und nur wenige wetterfeste Piloten fanden den Weg nach Mollis. Es lohnte sich, denn der Besuch am Samstagabend bei der Firma Marengo, mit ihrem Helikopterprojekt, wurde zum Highlight des Treffens.



Glaser HB-YND Heinz Stähli über dem Berner Oberland

Eine Woche später präsentierte die Gruppe EAS Birrfeld auf dem Flugplatz noch einige Flieger im Rahmen der Tage der offenen Tür für die Bevölkerung bei schönstem und heissem Sommerwetter!

Im Dezember nahm Vizepräsident Alfons Hubmann mit einigen EAS Helfern und Helferinnen an den WORLD AIR GAMES (WAG) in Dubai teil, wo der Flugzeug-Eigenbau gezeigt und mit Kindern Wurfgleiter gebaut wurden.

Der Jahreskurs für die Bauberater, erstmals organisiert durch Heinrich Schärer und ein intensiver Kurs für die Flächen-Flugberater in Belp mit Ernesto Looser, den BAZL-Spezialisten und Testflügen, waren gut besucht. Das Training der Helikopter-Flugberater leitete Charly Bachmann im Simulator in Emmen.

Erstflüge

Den Anfang machte Thomas Müller mit seinem Kitfox S7 (HB-YTM), gefolgt von Sascha Sandi mit seinem Gyro Arrowcopter AC20 (HB-YXX). Danach hob der lang ersehnte Lancair Legacy (HB-YMS) von Philippe Novak und Roger Heinz mit Pilot Hans Bissig ab. Der Traveler (HB-YNY) von Urs Villiger, machte den zweiten Erstflug mit dem neuen Tragflügel, pilotiert von Ulrich Schell, und kurz vor Jahresende startete Yvar Vonlanthen mit seinem RV-7, (HB-YRM).

Allen Erbauern gratulieren wir zu ihrem Erfolg!

Tief betroffen machten uns zwei Unfälle mit tödlichem Ausgang. Im Sommer verunglückte Ruedi H. mit der Partnerin in seinem neuen Kitfox S7 anlässlich eines Testfluges. Josef P. überlebte den Brand, nach einer schwierigen Notlandung wegen einer Motorstörung in seinem Glasair, nicht. Die Ursachen sind noch nicht bekannt. Die EAS hat der Untersuchungsbehörde SUST alle verlangten Auskünfte und Unterlagen zugestellt. Den Angehörigen bieten wir Hilfe an, wenn gewünscht.

Wohin steuert die EAS in Zukunft?

Wir wehren uns nach Kräften gegen immer mehr Vorschriften, Einschränkungen und auch Kosten auf allen Stufen, allerdings mit zu wenig Erfolg. Der Aeroclub wehrte sich gegen die Aufhebung von Heli-Gebirgslandeplätzen und gegen eine Reduktion des Luftraums Golf auf 1000 Fuss. Nachdem die EASA selber proklamiert hat, weniger detailliert regulieren zu wollen, verlangt neu unser BAZL, dass "Herstellerempfehlungen" z.B. für die Kalenderlaufzeiten von Motoren strikte als „obligatorisch“ eingehalten werden müssen. Dies bedeutet für viele unserer Flugzeuge mit wenigen Jahresbetriebsstunden eine aufwändige Wartung mit Zylinderziehen zur Endoskop-Kontrolle oder sogar den Ersatz oder eine Generalüberholung des Motors im Falle von Rotax.

Wir verlangen weiterhin, mit anderen Mitteln eine gute Überwachung der Lufttüchtigkeit erreichen zu können. Per Ende 2017 müssen neu alle VHF Funkgeräte auf den 8.33 kHz Kanalabstand

umgerüstet werden, was für die meisten alten Geräte das Ende bedeutet, denn mit den 25 kHz Geräten darf nicht mehr gesendet werden.

15 neue Projekte

Typ-1, also erstmals in der Schweiz angemeldet, wurden vier Flächenflugzeuge und zwei Gyros.

Typ-2, das heisst Nachbauten, sind sieben Flächenflugzeuge, ein Gyro und ein Helikopter.

Positiv stimmt uns, dass aus unseren Reihen auch Projekte mit zukunftsweisenden Konzepten starten, auch mit elektrischem Antrieb.

Das EAS Motto „Träumen-Bauen-Fliegen“ gilt nach wie vor und wir wollen uns dieser Freiheit in der Schweiz, mit perfekter Qualität und sicheren, modernen Konstruktionen, würdig erweisen.

Mein Dank gilt allen neuen und bisherigen, bei der EAS Verantwortung tragenden Mitgliedern für ihren Einsatz und die Kameradschaft; dem Zentralvorstand des Aeroclubs und den Mitarbeitenden in Luzern; den Spezialisten und Mitarbeitern vom BAZL für das Vertrauen und auch den Flugplatzhaltern für die gute Zusammenarbeit mit uns Flugzeugarbauern und Enthusiasten.



Claudio Facchinetti, Vans Aircraft RV-12 Flügelmontage

Rapport annuel 2015 du président de l'EAS

Werner Maag

L'année 2015 restera dans les mémoires de nombreux pilotes comme une interminable saison de vol avec un été qui aura duré presque jusqu'à Noël. Mais la sortie de printemps et le rassemblement d'été de l'EAS en août ont été copieusement arrosés. Malheureusement, nous déplorons deux graves accidents qui ont fait trois victimes.

Comité central et extended board

Au début de l'année, Ueli Aregger et Heinz Stähli ont repris la rédaction des AFM, précédemment assurée par Heinz Lang. Cette année, l'EAS a encadré env. 105 projets, dont 15 nouvelles annonces, parmi lesquelles figurent quelques projets tout à fait inconnus ou construits pour la première fois en Suisse.

Ces projets de type 1 exigent un accompagnement attentif et circonspect par l'ingénieur chargé de l'admission et le conseiller de construction pour qu'à la fin tout concorde: la construction avec les calculs préalables des principales charges ainsi que la fonction des commandes et le propulseur.

Hans Kandlbauer s'occupe de ce domaine en qualité de chef du service d'admission depuis l'automne 2008. Il désire réduire un peu son activité au sein de l'EAS et s'engager dans le groupe engineering pour pouvoir profiter de ses dernières années de pilote de ligne chez Edelweiss Air, sans compter son activité d'enseignant à la ZHAW et le vol à voile. Il

remettra son poste le 1er janvier 2016 à Jakob Straub qui travaille chez MSW Aviation à Wohlen. Les autres membres du comité central et de l'extended board restent en fonction.

Georg Senwart (chef technique) a procédé à la mise en place du groupe engineering. Un groupe de travail dirigé par August Lauer s'occupe de policy and law, donc des prescriptions et lois. La mise sur pied du groupe formation et maintenance (training & maintenance) est en cours. Nous avons donc entamé la consolidation de l'accompagnement des projets, répondant ainsi également aux exigences de l'OFAC.

Le séminaire à l'OFAC pour les nouveaux techniciens a connu un grand succès.

Communication

La communication est une tâche centrale dans notre association. Michael Wellenzohn s'en occupe avec succès. Il est à la fois directeur, organisateur et auteur. Cela permet à nos membres qui sont éparpillés dans toute la Suisse d'être avisés rapidement, par courriel et la newsletter de l'EAS, de toutes les nouveautés et de disposer ainsi des informations les plus récentes. Le site internet est entretenu par le coordinateur Thomas Müller et le bureau d'Alfons Hubmann.



Lancair 360 MKII Special, HB-YIS von Peter Froidevaux im Birrfeld mit NT Zeppelin

L'Annual Report imprimé qui paraît au printemps pour les membres de l'EAS contient des rapports de premiers vols pleins d'émotions et des récits de voyages, ainsi que des informations du comité de l'EAS. Dans la base de données très fournie mise à jour par Thomas Müller et Bernie Dänzer, on trouve toutes les adresses, les procédures et les formulaires techniques en vigueur, ainsi que des informations. Les contacts personnels se font toujours lors des stamms régionaux mensuels, bien que Granges semble s'être un peu endormi en 2015.

Présence et manifestations de l'EAS

Pour se rendre à l'AG qui a eu lieu pour la première fois à la salle polyvalente de Lupfig, Monsieur et Madame pouvaient aussi prendre la voie des airs via Birrfeld. Les discussions lors de l'apéro et de l'excellent dîner avant la partie officielle étaient animées.

Nous organiserons l'AG 2016 de la même manière.

A l'Aero de Friedrichshafen, nous étions présents sur le stand de l'EAS et avons soigné les contacts. Comme les vélivoles, nous ne participerons plus à cette manifestation que les années impaires. L'Aero 2016 se déroulera donc sans nous. L'excursion de plusieurs jours à destination de Salzburg que nous avions planifiée pour début mai avec une visite à Redbull dans le hangar 7 a été annulée pour cause de retour de l'hiver.

En juin, le groupe vol moteur de Lommis a organisé une fête avec baptême d'avions où quelques membres de l'EAS ont présenté leurs aéronefs – terminés ou en construction. Avec les enfants, ils ont construit et peint des planeurs à lancer.

Le rassemblement d'été à Mollis a commencé de manière positive le vendredi matin. De nombreux bénévoles sont venus en avion et l'après-midi tout était bien en place.

Le soir, un front froid provoquant une tempête s'est invité en pays glaronais et nous avons dû sécuriser les tentes qui s'étaient pratiquement envolées. Samedi et dimanche, le temps était gris et seuls quelques pilotes aguerris ont osé se rendre à Mollis. Cela en valait la peine, car la visite, samedi soir, de l'entreprise Marengo et de

son projet d'hélicoptère était le clou du rassemblement.

Une semaine plus tard, le groupe EAS de Birrfeld a présenté quelques projets à l'aérodrome dans le cadre de journées portes ouvertes pour le public par un temps estival beau et chaud !

En décembre, le vice-président Alfons Hubmann a participé, avec quelques assistantes et assistants



de l'EAS, aux WORLD AIR GAMES de Dubai. Ce fut l'occasion de présenter la construction amateur et de construire des planeurs à lancer avec les enfants.

Le cours annuel pour les conseillers de construction organisé pour la première fois par Heinrich Schärer et un cours intensif pour les conseillers en vol d'avions à voilure fixe à Belp avec Ernesto Looser, des spécialistes de l'OFAC et tests en vol, étaient bien fréquentés. L'entraînement des conseillers en vol d'hélicoptères se déroula sous la direction de Charly Bachmann sur le simulateur d'Emmen.

Premiers vols

Le premier fut effectué par Thomas Müller avec son Kitfox S7 (HB-YTM), suivi de Sascha Sandi avec son gyro Arrowcopter AC20 (HB-YXX). Enfin, ce fut le tour du Lancair Legacy (HB-YMS) tant attendu de Philippe Novak et Roger Heinz, piloté par Hans Bissig. Le Traveler (HB-YNY) d'Urs Villiger a effectué son second premier vol avec sa nouvelle aile, piloté par Urs Schell et peu avant la fin de l'année, Yvar Vonlanthen a pris l'air avec son RV-7 (HB-YRM).

Nous félicitons tous les constructeurs pour leur succès.

Nous avons été profondément touchés par deux accidents à l'issue mortelle. En été, Ruedi H. a eu un accident avec sa partenaire dans son nouveau Kitfox S7 lors d'un vol d'essai. Josef P. n'a pas survécu à l'incendie après un atterrissage d'urgence difficile dû à un problème de moteur de son Glasair. Les causes ne sont pas encore connues. L'EAS a transmis à l'autorité d'enquête SESE toutes les informations et tous les documents demandés. S'ils le désirent, nous apportons notre soutien aux proches.



Où va l'EAS à l'avenir ?

Nous nous battons de toutes nos forces contre l'augmentation des prescriptions, des limitations aussi bien que des frais à tous les niveaux, malheureusement avec trop peu de succès. L'Aéroclub s'est battu contre la fermeture d'altiports pour hélicoptères et une réduction de l'espace aérien Golf à 1000 pieds. Après la proclamation de l'EASA de vouloir réglementer de manière moins détaillée, une nouvelle exigence de l'OFAC prescrit que les « consignes du constructeur », par exemple pour les temps d'opération des moteurs, doivent être respectées de manière contraignante.

Cela se traduit pour beaucoup de nos avions qui effectuent peu d'heures de vol par année par un entretien coûteux nécessitant le retrait des cylindres pour le contrôle endoscopique ou même le remplacement ou un service complet du moteur pour le Rotax.

Nous continuerons d'exiger qu'une bonne surveillance de la navigabilité soit opérée par d'autres moyens. Pour fin 2017, toutes les radios VHF doivent être portées à la capacité 8.33 kHz, ce qui signifie la fin de la plupart des appareils plus anciens, car il ne sera plus permis d'émettre sur la fréquence de 25 kHz.

15 nouveaux projets

Type-1, c'est-à-dire annoncé pour la première fois en Suisse. C'est le cas de 4 avions à voilure fixe et deux gyrocoptères. Type-2, à savoir avions déjà construits en Suisse. Il s'agit de sept avions à voilure fixe, un gyrocoptère et un hélicoptère.



Kitfox S7SS. HB-YTM. Thomas Müller

Nous sommes heureux de voir émerger de nos rangs des concepts de projets tournés vers l'avenir, y compris à propulsion électrique.

La devise de l'EAS «rêver-construire-voler» est toujours d'actualité et nous voulons nous montrer dignes de cette liberté en Suisse par une qualité parfaite et des constructions sûres et modernes.

Mes remerciements vont à tous les membres, nouveaux et anciens qui portent des responsabilités au sein de l'EAS pour leur disponibilité et amitié, au comité central de l'AéCS et les collaborateurs à Lucerne, aux spécialistes et collaborateurs de l'OFAC pour leur confiance et également aux propriétaires d'aérodromes pour leur excellente collaboration avec nous, constructeurs et passionnés.



R&G Schweiz

SCS
composites

suter-kunststoffe ag
swiss-composite.ch

CH-3312 Fraubrunnen 031 763 60 60 Fax 031 763 60 61
www.swiss-composite.ch info@swiss-composite.ch

- **Faserverbundwerkstoffe**
- **Matériaux composites**
- **Composite materials**



Der Traum vom selbst gebauten Flugzeug

Thomas Müller, EAS Coordinator



Wer sich den Traum vom selbst gebauten Flugzeug erfüllen möchte, sollte nebst handwerklichem Geschick und technischem Verständnis, auch über die nötigen Abläufe und Prozesse, die ein solches Projekt mit sich bringt, Bescheid wissen.

Das BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) hat die Aufsicht über den Bau von Experimentals an die EAS delegiert und in einer Vereinbarung geregelt. Im Prozess- und Projektablaufbeschrieb sind die Details über die einzelnen Schritte, von der Projektanmeldung über den Bau bis zur Schlussabnahme, festgelegt. Diese Abläufe sind für Flächen-, Segelflugzeuge, Gyrokopter und Helikopter identisch.

Die EAS steht dem zukünftigen Erbauer für diese und alle weiteren Belange zur Seite.

Mein nachfolgender Artikel stellt diese Abläufe in vereinfachter Form dar und weckt so hoffentlich das Interesse für den Bau eines Experimental.

Grundsätzlich wird zwischen Typ-1- und Typ-2-Projekten unterschieden. Für beide Typen gilt die 51% Regel. Sie betrifft den Anteil am Bau, welcher vom Erbauer selbst geleistet wird.

Grundlage bildet das Advisory Circular FAA 20-27G des FAA (Federal Aviation Administration).

Typ-1-Projekt

Dieses Experimentalprojekt wird erstmals unter Aufsicht der EAS in der Schweiz gebaut. Zusätzlicher Aufwand ist der Strukturnachweis, bestehend aus Lastannahmen nach anerkannten Bauvorschriften (FAR/CS 22, 23 oder JAR-VLA/LSA) und Festigkeitsnachweisen (rechnerisch und/oder im Versuch).

Typ-2-Projekt

Dieses Experimentalprojekt wurde schon ein- oder mehrmals in der Schweiz unter Aufsicht der EAS gebaut. Sämtliche Nachweise dafür sind vorhanden. Ein zusätzlicher Aufwand ergibt sich nur bei Bauänderungen für das ursprünglich genehmigte Projekt.

Projektanmeldung

Anmeldung und Unterlagen einreichen an: EAS Koordinator, coordinator@experimental.ch

Zu beachten ist dabei, dass alle Unterlagen vorhanden sind, (siehe Tabelle).

Projekt Typ	Erbauer	EAS
Typ 1	• Projekt Anmeldung mit Form EAS 10.11 • Angaben über Erbauer und Projekt • Einreichen der Unterlagen, gem. Form EAS 10.10 - Anmeldegebühr - Kaufvertrag/Lizenznummer - Projektbeschrieb/Dreiseitenansicht - Struktur- und Festigkeitsnachweise - Weitere Nachweise gemäss Vorgabe des BAZL	EAS prüft die Unterlagen auf Vollständigkeit und leitet sie an die EAS-Zulassungsstelle weiter.
Typ 2	• Projekt Anmeldung mit Form EAS 10.11 • Angaben über Erbauer und Projekt • Einreichen der Unterlagen gem. Form EAS 10.10 - Anmeldegebühr - Kaufvertrag - Projektbeschrieb/Dreiseitenansicht	EAS prüft Unterlagen auf Vollständigkeit und leitet sie an die EAS-Zulassungsstelle weiter

Projektacceptance

Mit der Projektacceptance erhält der Erbauer Gewähr, dass sein Experimental unter Aufsicht der

EAS gebaut werden kann. Je nach Typ sind darin zusätzliche Auflagen festgelegt, welche vom BAZL verlangt werden.

Projekt Typ	Erbauer	EAS
Typ 1	- Sammelt alle Unterlagen für das Luftfahrzeugdossier, Form EAS 12.34 - Liefert zusätzliche Nachweise und Unterlagen gemäss den Auflagen der EAS- Zulassungsstelle (ZS) bzw. des BAZL	EAS Zulassungsstelle (ZS) prüft die Struktur- und Festigkeitsnachweise. Die ZS stellt die Projektacceptance aus, Form EAS 11.07
Typ 2	- Sammelt alle Unterlagen für das Luftfahrzeugdossier, Form EAS, 12.34 - Liefert die geforderten Nachweise bei Bauänderungen.	EAS Zulassungsstelle (ZS) prüft die Unterlagen. ZS stellt Projektacceptance aus, Form EAS 11.07.

Bauphase

Der Erbauer ist in regelmässigem Kontakt mit seinem Bauberater und orientiert ihn über den Fortschritt seines Experimentals. Der Erfahrungsaustausch mit Kollegen an den

monatlichen EAS Höcks sowie das Internet, bieten eine Fülle von Informationen über alle möglichen Themen an, die sein Projekt betreffen.

Projekt Typ	Erbauer	EAS
Typ 1 / Typ 2	- Erbauer nimmt Kontakt mit dem zugeteilten Bauberater auf. - Regelmässiger Kontakt Erbauer/ Bauberater - Fortschritte mittels Baujournal dokumentieren - Flügelbelastung/ Festigkeitsversuche etc. - Komplettiert fortlaufend das Luftfahrzeugdossier, Form EAS 12.34	Der EAS Chefbauberater ernennt den Projekt-Bauberater

Paperwork

Der Aufwand für die Papierarbeit wird vielfach unterschätzt. Nebst dem Bau ist eine komplette Dokumentation über den Experimental zu erstellen. AFM (Aeroplane Flight Manual), MM (Maintenance Manual), diverse Messprotokolle

und die BAZL-Papiere sind der Inhalt des Luftfahrzeugdossiers. Es ist also von Vorteil, während der Bauphase auch die Papierarbeit fortlaufend nachzuführen.

Projekt Typ	Erbauer	EAS
Typ 1 / Typ 2	- AFM (Aeroplane Flight Manual) und MM (Maintenance Manual), Entwurf gemäss Form EAS 12.29 erstellen - Luftfahrzeugdossier Form EAS 12.34 komplettiert	Die EAS-Stelle "Dokumentation" überprüft und genehmigt das AFM/ MM.

Schlussabnahme EAS/BAZL

Nach Absprache mit dem Bauberater wird der fertig gebaute Flieger zur EAS-Schlussabnahme angemeldet. Diese Schlussabnahme wird vom Chefbauberater durchgeführt. Nachdem allfällige Mängel behoben wurden, ist der Flieger für die

BAZL-Schlusskontrolle bereit. Eine erfolgreiche BAZL-Abnahme ist die Voraussetzung, damit das Permit to fly (PTF) ausgestellt werden kann.

Projekt Typ	Erbauer	EAS
Typ 1 / Typ 2	• Projekt ist fertig gebaut und flugbereit. • Dokumentation gemäss Luftfahrzeugdossier, Form EAS 12.34 komplett • Der Erbauer erhält von der EAS die Bestätigung für die Anmeldung zur Schlusskontrolle durch das BAZL.	EAS Schlussabnahme ZS erstellt Form EAS 11.08 TIR (Type Inspection Report) und Form EAS 11.10 DS (Design Summary)



FAMA K209M HB-YKX, Col des Mosses Daniel Aebischer



CH-7 Kompress, HB-YNB, Monterosa-Satteltöle, Karl Kastler



Profitieren Sie als **EAS** Mitglied
durch die Kollektivversicherung von
Spezialkonditionen für Ihr Flugzeug!

more for you
more for you

AFS

all-financial-solutions gmbh

Flugplatz Birrfeld

5242 Lupfig

Tel. 056 210 94 74

Fax. 056 210 94 75

afs@a-f-s.ch

www.a-f-s.ch



- ◆ Steuern
- ◆ Treuhand
- ◆ Hypotheken
- ◆ Krankenkassen
- ◆ Versicherungsanalysen
- ◆ Finanzplanung/Vorsorge
- ◆ Luftfahrt Versicherungen
- ◆ Unternehmensberatungen

Le rêve d'un avion construit soi même

Thomas Müller, EAS Coordinator

Qui veut réaliser le rêve de la construction de son propre avion doit, à part l'habileté manuelle et la compréhension technique, savoir gérer les processus administratifs nécessaires qu'impliquent un tel projet.

L'OFAC (Office fédéral de l'aviation civile), par une convention, a délégué la surveillance de la construction à l'EAS (Experimental Aviation of Switzerland).

L'EAS a établi des processus qui détaillent les étapes administratives et de réalisation du projet de l'annonce de la construction jusqu'au contrôle final. Ces démarches sont identiques pour les appareils à voilure fixe, planeurs, gyrocoptères et hélicoptères.

L'EAS est à disposition du futur constructeur pour les questions et les problèmes ultérieurs.

L'article suivant représente la démarche sous forme simplifiée en espérant éveiller l'intérêt pour la construction d'un expérimental.

Les projets sont distingués par 2 catégories : type 1 et type 2. Ces deux catégories sont soumises à la règle des 51%. Ceci concerne la contribution minimale en temps du constructeur à la construction.

La base constitue le Advisory Circular FAA 20-27G de FAA (Federal Aviation Administration).

Projet de catégorie 1

Sont concernés les projets expérimentaux construits pour la première fois en Suisse sous la surveillance de l'EAS. Un dossier supplémentaire de calcul est à fournir par l'intermédiaire des prescriptions de construction reconnue (FAR/CS 22, 23 ou JAR-VLA/LSA). Ainsi que des calculs complémentaires et/ou test de charge pour démontrer la résistance structurelle.

Projet de catégorie 2

Sont concernés les projets expérimentaux qui ont déjà été construits une ou plusieurs fois en Suisse sous la surveillance de l'EAS. Toutes les preuves sont existantes, mais un dossier supplémentaire de calculs sera demandé dans le cas de modifications sur la structure de la machine.

Annonce du projet

L'annonce et les documents sont à adresser à l'EAS : coordinateur,
coordinaton@experimental.ch
Liste des documents à fournir, (voire tablelle).

Projet cat.	Constructeur	EAS
Type 1	• Annonce du projet avec Form EAS 10.11 • Données du constructeur et projet • Soumettre les documents selon Form EAS 10.10 - Frais d'inscription et d'annonce de construction - Contrat de vente / numéro de licence - Description du projet / Plan trois vues - Preuves de la structure et résistance - Autres justificatifs et preuves selon exigence de l'OFAC	L'EAS contrôle l'intégralité des dossiers et les transmet au service de l'admission.
Type 2	• Annonce du projet avec Form EAS 10.11 • Données du constructeur et projet • Soumettre les dossiers selon Form EAS 10.10 - Frais d'inscription et d'annonce de construction - Contrat de vente - Description du projet/Plan trois vues	L'EAS contrôle l'intégralité des dossiers et les transmet au service de l'admission.

Acceptation du projet

Avec l'acceptation du projet le constructeur a la garantie que son expérimental peut être construit sous la surveillance de l'EAS. Selon la catégorie,

d'autres conditions peuvent être fixées sur demande de l'OFAC.

Projet cat.	Constructeur	EAS
Type 1	- Réuni tous les documents pour le dossier de l'aéronef, Form EAS 12.34 - Fourni des preuves supplémentaires et documents selon demande de l'EAS service d'admission (ZS) resp. de l'OFAC	L' EAS Service d'admission (ZS) vérifie les preuves de structure et de résistance. ZS établit l'acceptation du projet, Form EAS 11.07
Type 2	- Réuni tous les documents pour le dossier de l'aéronef, Form EAS 12.34 - Fourni les documents demandés lors des modifications de construction.	L' EAS Service d'admission (ZS) contrôle les documents, ZS établit l'acceptation du projet, Form EAS 11.07.

Phase de construction

Le constructeur reste en contact régulier avec son conseiller de construction et l'informe sur l'avancement de son projet. L'échange

d'expériences avec ses collègues se pratique par les „Stamm“ mensuels de l'EAS, RSA ainsi que par l'internet où l'on trouve diverses informations sur les thèmes concernant le projet.

Projet cat.	Constructeur	EAS
Type 1 Type 2	- Le constructeur prend contact avec le conseiller de construction attribué. - Contact régulier entre constructeur et conseiller de construction. - Progrès documenté au moyen du journal de construction - Charge alaire/essais de résistance etc. - Complète en continu le dossier de l'aéronef, Form EAS 12.34	Le chef conseiller de construction de l'EAS nomme le conseiller de construction du projet.

Dossier technique

L'investissement en temps pour le dossier technique est souvent sous-estimé. En plus de la construction, une documentation complète de l'aéronef est à établir. AFM (Aeroplane Flight Manual), MM (Maintenance Manual), divers

protocoles de mesures et les formulaires de l'OFAC compose le dossier technique de l'avion. Il est préférable et fortement conseillé de compléter le dossier technique pendant toute la phase de construction.

Projet cat.	Constructeur	EAS
Type 1 Type 2	- AFM (Aeroplane Flight Manual) et MM (Maintenance Manual), à établir selon Form EAS 12.29 - Compléter le dossier d'aéronef Form EAS 12.34	Le service EAS „Documentation“ vérifie et approuve l'AFM /MM

Contrôle final EAS/OFAC

Quand le projet est terminé, le conseiller de construction donne son accord pour le contrôle final EAS. Ce contrôle est effectué par le chef des conseillers de construction qui peut exiger des

modifications. Les modifications effectuées, l'aéronef pourra être présenté au contrôle final OFAC. Une fois ce contrôle réussi, l'OFAC délivre le Permit to Fly (PTF).

Projet cat.	Constructeur	EAS
Type 1 Type 2	- La construction de l'avion est terminée, il est prêt à voler. - Documentation selon dossier de l'aéronef, Form EAS 12.34 complète - Le constructeur reçoit l'attestation de l'EAS pour l'annonce du contrôle final par l'OFAC .	EAS Contrôle final ZS établit Form EAS 11.08 TIR (Type Inspection Report) et Form EAS 11.10 DS (Design Summary)

Essais en vol

Après le premier vol suivent les essais en vol selon un programme préalablement défini. Le pilote explore l'entier de l'enveloppe de performance de l'aéronef. Le Permit to Fly (PTF)

définitif de l'OFAC n'est remis au constructeur de l'aéronef qu'une fois tous les tests terminés et approuvés.

Projet cat.	Constructeur	EAS
Type 1 Type 2	- Participation obligatoire au séminaire essais en vol - Complète les essais en vol selon EAS-Flight-Test-Programm • Termine les essais en vol - Mesure du bruit (si requis)	EAS nomme le conseiller en vol et définit les conditions pour le premier vol et les essais. ZS fait la demande à l'OFAC pour le Permit to Fly (PTF).

Ces quelques pages sont une forme simplifiée du projet et des étapes pour la construction d'un aéronef expérimental. Tous les formulaires officiels mentionnés ici et bien d'autres se trouvent sur la

EAS Homepage, dans MEMBERS partie "MY PROJECT". Notez qu'ils ne sont disponibles qu'une fois le projet inscrit à l'EAS.



Kitfox S7 Super Sport HB-YPO

Daniel Lutz

Im März 2014 wurde der Bausatz geliefert, im Februar 2016 ist er bereits fertig und wartet nur noch auf die BAZL-Abnahme.

Wie ist es möglich, dass ein Eigenbau so schnell fertiggestellt wird? Eine plötzliche berufliche Freistellung nach 38 Jahren ab Oktober 2014 bei vollem Lohn bis April 2016 setzt Zeitressourcen frei, die für ein solches Projekt eingesetzt werden können. Statt an die Arbeit (oder in die Therapie!?) geht es in die Werkstatt.

Insgesamt benötigte die Fertigstellung des Kitfox rund 1750 Stunden, darin enthalten sind 1400 Stunden Eigenleistung, 310 Stunden Fremdleistungen, ca. 15 Stunden Bauberatung und 25 Stunden Paperwork. Die Baukosten sind mit über CHF 120'000.- hoch, aber (leider) realistisch.

Am 22. Dezember 2015 war im Beisein von Charly



rechnete ich mit mindestens 410 kg. Die Wägung fiel mit 401.5 kg überraschend aus. Bei einem MTOW von 703 kg ergibt das eine Zuladung von über 300 kg. Die Standschubmessung am gleichen Tag mit 1889 N lässt ebenfalls keine Wünsche offen. Die EAS-Abnahme mit Georg Serwart, Heiri Schärer und Charly Kistler als Experten verlief positiv und die vier Beanstandungen konnten gleichentags behoben werden. Die Papierarbeit ist, wenn man sie nicht auf den Schluss „aufspart“, keine Belastung. Ist alles vorhanden und sauber aufgelistet, macht auch diese Arbeit Spass. Die Vorlage des AFM und MM von Thomas Müller (HB-YTM) war mir eine riesengrosse Hilfe und die Korrekturen von Ueli Aregger, Heinz Lang und Bruno Oberlin eine professionelle Unterstützung.



Kistler (Bauberater) und Dani Schweizer (Fliegerkamerad) der Erststart des Motors. Die Drehzahlen von Motor und Propeller stimmen überein und die Grundeinstellung des Sensenich 3-Blatt-Prop kann belassen werden. Am 4. Januar 2016 folgte mit Karl Haller die Wägung des Kitfox. Aufgrund der ein- und angebauten Komponenten



An alle oben erwähnten Personen mein herzliches Dankeschön. Dani Schweizer hat mir in seiner Firma in Neuhausen am Rheinfl seine Werkhalle, sein know how und Werkzeug zur Verfügung gestellt. Dank ihm konnten alle Abschlussarbeiten in einem geheizten und hellen Raum durchgeführt werden. Herzlichen Dank Dani, dass mein Kitfox neben deinen drei Raritätenautos stehen durfte 😊





Kitfox S7 Super Sport HB-YPO

Daniel Lutz



En Mars 2014, le kit a été livré, en février 2016, l'avion était déjà construit et n'attend plus que le contrôle final de l'OFAC. Comment est-ce possible qu'une construction amateur soit achevée si vite? Une brusque libération des engagements professionnels après 38 ans dès octobre 2014 avec salaire entier assuré jusqu'en avril 2016 dégage des ressources de temps qui peuvent être utilisées pour ce genre de projet. Au lieu d'aller au travail (ou en thérapie), on se rend à l'atelier. La construction du Kitfox a pris environ 1750 h. au total, dont 1400 h. de construction personnelle, 310 h. de prestations de tiers, env. 15 h. de conseils de construction et 25 h. pour réunir la documentation. Le coût de plus de 120'000 francs est élevé, mais (malheureusement) réaliste.

Le 22 décembre 2015 eut lieu, en présence de Charly Kistler (conseiller de construction) et de Dani Schweizer (un copain aviateur), le premier démarrage du moteur. Le nombre de tours du moteur et de l'hélice étaient synchronisés et il

n'était pas nécessaire de modifier le réglage de base de l'hélice tripale Senserich.

Le 4 janvier 2016 ce fut au tour de la pesée du Kitfox en présence de Karl Haller. Sur la base des composants incorporés et raccordés à la construction, j'évaluais le poids minimal à 410 kg. Le résultat de la pesée me surprit, 401.5 kg. Pour une MTOW de 703 kg, cela représente une charge utile de plus de 300 kg.

La mesure de poussée au point fixe de 1889 N qui se déroula le même jour ne laissait rien à désirer non plus.

Tout s'est parfaitement bien passé lors du contrôle final de l'EAS avec Georg Serwart, Heiri Schärer et Charly Kistler comme experts et les quatre points à corriger ont pu l'être le jour même. La réunion des documents n'est pas vraiment une corvée, à condition de ne pas la repousser au dernier moment. Si on a tout sous la main, bien listé, ce travail est aussi un plaisir.

Les modèles de l'AFM et du MM de Thomas Müller (HB-YTM) m'ont été d'un grand secours et les corrections d'Ueli Aregger, Heinz Lang et Bruno Oberlin m'ont apporté un soutien professionnel.

Un grand merci à toutes les personnes que j'ai citées. Dans son entreprise à Neuhausen au bord des chutes du Rhin, Dani Schweizer a mis son hangar, son savoir-faire et ses outils à ma disposition. Grâce à lui, j'ai pu effectuer les travaux finaux dans un local chauffé et bien éclairé. Un grand merci Dani que mon Kitfox ait pu prendre place à côté de tes trois rares voitures de collection



Jura hivernal, Waix HB-YMY, Sosthène Berger



**Public Aircraft Building
Projects
Review WAG FAI CIACA
World Air Games 2015
Dubai, UAE
2 – 12 December 2015**

Alfons Hubmann

Magni is already established in the UAE and is already actively looking for a customer.

Gyrocopters are, similar to heli-copters a very attractive aircraft of latest technology. They are still under constant development and are an eye catcher for the public. We have been able to agree with Magni Gyro to assemble their M16 TANDEM TRAINER GYROPLANE. The Kit has been shipped from Milan by Sea freight to Dubai where it has arrived Mid-November. Administration and customs have delayed delivery to WAG at Dubai Skydive Centre. The qualities of this Magni Gyrocopter have been shown with a highly professional flight at the end of WAG2015 Dubai.



Interview mit Markus Keller

AFS all-financial-solutions gmbh



Seit nunmehr zwei Jahren können die Mitglieder der EAS von Vergünstigungen, Leistungsverbesserungen und innovativen Lösungen bei den Luftfahrtversicherungen durch die AFS all-financial-solutions gmbh profitieren.

Herr Markus Keller von der AFS, mit Homebase im Verwaltungsgebäude des Flugplatzes Birrfeld, hat speziell für die vielfältigen Anliegen der EAS eine innovative Versicherungslösung erarbeitet, welche nun für alle Mitglieder vorliegt. Viele profitieren bereits davon. Diese Lösung besteht in Form eines spezifischen EAS bezogenen Rahmenvertrages. Markus Keller, ebenfalls ein Mitglied der EAS, ist als Kooperations-Partner für die Verwaltung, Betreuung und die Beratung der EAS-Mitglieder beauftragt. Er erläutert uns in einem Gespräch die Vorteile, welche uns die Zusammenarbeit mit dem neuen Versicherer, der XL Catlin, gebracht hat.

AHU: Herr Keller, können Sie uns mitteilen, ob unsere Luftfahrtversicherungslösung einen guten Anklang bei unseren Mitgliedern gefunden hat?

MKE: Das kann man wohl sagen, bis heute profitiert bereits ca. ein Drittel der EAS Mitglieder von den Vorzügen der neuen Versicherungslösung. Es hat sich schnell herumgesprochen.

AHU: Ist die Nachfrage nicht grösser?

MKE: Doch, sicher! Leider verhindern verschiedene Gründe einen sofortigen Umstieg in die neue Lösung. Einerseits sind die Luftfahrzeugeigentümer noch an ihren bisherigen, langjährigen Vertrag gebunden, sie können somit erst nach dessen Ablauf wechseln, und andererseits wissen die Wenigsten von unserem Vergleichs-Service, um sich nach besseren Lösungen umzusehen. Ein weiterer Faktor ist die Komplexität der Materie. Die meisten Interessenten schauen in erster Linie nur auf den Preis und schenken den doch wichtigen Deckungsunterschieden keine Beachtung. Oft kursiert

die Meinung, dass alle Anbieter in etwa die gleichen Leistungen offerieren, was natürlich nicht stimmt.

AHU: Gibt es denn Leistungsunterschiede bei den Anbietern?

MKE: Oh, ja! Die Leistungsunterschiede sind oft sehr markant. Das böse Erwachen manifestiert sich manchmal erst nach einem Schadenfall. Hierzu einige Beispiele:

Bei jeder Versicherungsgesellschaft sind in der Kasko-Versicherung nur fest mit dem Luftfahrzeug verbundene Teile versichert. Dies bedeutet, dass gerade bei Homebuildern, welche viele Teile und Zubehör besitzen, die oftmals nicht fest mit dem Luftfahrzeug verbunden sind, von der Versicherung ausgeschlossen werden, obwohl dafür Prämie bezahlt wird!

Nicht so in der Verbandslösung: Hier sind sämtliche Teile, welche zum Luftfahrzeug gehören, im Rahmen der Kaskoversicherung geschützt.

Denken Sie nur an die abgenommenen Flügel, Ruder oder an teure Plexihauben, an ausgebaute Funk- und Navigationsanlagen oder auch an die Kürzungsmöglichkeit, wenn ein Unfall grobfahrlässig verursacht wird.

Man denkt da oft: "Das kann mir nicht passieren." Tatsache ist jedoch, dass eine Versicherung bei einem Schadenfall genau wissen will, wie sich dieser ereignet hat. So kann ein grobes Verschulden oft angenommen werden, und einer Kürzung der Versicherungsleistungen durch die Versicherungsgesellschaft steht nichts mehr im Wege. Einige Beispiele dazu: Übermüdung, falsche Wettereinschätzung, ein überladenes Luftfahrzeug, zu wenig Treibstoff etc, gesundheitliche Beeinträchtigung, man ist in ärztlicher Behandlung und lenkt trotzdem ein Luftfahrzeug. Bei solchen Fällen hat die Versicherung im Schadenfall stets die Möglichkeit, ihre Leistungen zu kürzen. Nicht so in der Verbandslösung, hier sind die Versicherungsnehmer weitgehend vor einer Kürzung geschützt, ausser es handelt sich um Alkohol, Drogen oder Medikamentenmissbrauch.

Absicht ist natürlich nie gedeckt!

AHU: Gibt es noch andere Unterschiede?

MKE: Ja, natürlich! Alle Leistungsunterschiede bei den Versicherungsgesellschaften hier aufzuzählen, würde wohl den Rahmen des diesjährigen EAS Annual Report sprengen. Wichtig scheint mir vor allem, dass nicht nur die Prämien, sondern explizit auch die Leistungsunterschiede verglichen werden.

Oder noch besser: Kommen Sie in eine Beratung. Was spricht dagegen?

AHU: Sie sagen es: Prämien! In der Vergangenheit hatten doch einige Mitglieder von uns zum Teil enorme Schäden zu verzeichnen. Müssen wir damit rechnen, dass die Prämien steigen werden?

MKE: Seit die EAS diese aktuelle Verbandslösung gewählt hat, können wir von Glück reden, dass kein einziger Versicherter einen Schaden zu verzeichnen hatte. Dies war auch der Grund, dass unsere Verhandlungen mit dem Versicherer, gerade in Sachen Prämien, gefruchtet haben. Nun können bereits ab nächstem Prämienverfall alle Mitglieder, welche die Verbandslösung gewählt haben, von tieferen Prämien profitieren. Wer natürlich neu die Verbandslösung wählt, ist schon von Anfang an dabei.

AHU: Man versucht immer an alles zu denken, aber die Gültigkeit der Versicherungsdokumente, welche im blauen Dokumentenordner mitzuführen sind, wird oft vergessen. Dies mussten dann schon einige Piloten anlässlich einer Kontrolle feststellen. Obwohl der Versicherungsschutz besteht, befinden sich in den Borddokumenten noch alte Nachweise oder Zertifikate. Gibt es da nicht eine einfachere Lösung?

MKE: Sie haben Recht, dieser Punkt wird oft vergessen. Und was passiert: Man ist gegroundet, bis die gültigen Nachweise wieder beschafft sind. Die Verbandslösung bietet auch hier einen enormen Vorteil. Es muss kein einziger Versicherungsnachweis, bzw. Zertifikat erneuert werden, (dies natürlich nur so lange am Versicherungsschutz nichts ändert). Bis auf Widerruf der Dokumente durch die Versicherung, sind diese unbeschränkt gültig.

AHU: Das sind wirklich erfreuliche News. Nun liegt die nächste Flugsaison wieder vor uns, da gehört bestimmt, neben allen Flugvorbereitungen, auch eine Überprüfung des eigenen Versicherungsschutzes dazu. Wie können unsere Mitglieder ein Angebot von unserer Verbandslösung erhalten?

MKE: Gerne sind wir von der AFS im Auftrag der EAS bereit, bei Interesse ein individuelles Angebot zu erstellen. Wir sind ebenfalls gerne behilflich bei einem detaillierten Leistungs- und Prämienvergleich. Fragen Sie uns einfach, oder besuchen Sie uns am Stand an der EAS Generalversammlung.

Weitere Informationen zur AFS finden Sie auch unter: www.a-f-s.ch

AHU: Herr Keller, ich danke Ihnen für das Gespräch im Namen unserer Mitglieder ganz herzlich. Nun wünsche ich Ihnen und unseren Mitgliedern eine unfallfreie Flugsaison und weiterhin viel Erfolg mit unserem innovativen EAS-Versicherungsprodukt.



Heinz Stähli HB-YND Glastar vor dem EAS Wappen-Berg

Entretien avec Markus Keller

AFS all-financial-solutions gmbh

Depuis deux ans, les membres de l'EAS peuvent bénéficier de rabais, de prestations améliorées et de solutions innovantes pour leurs assurances aéronautiques grâce à

AFS all-financial-solutions gmbh.

M. Markus Keller d'AFS, domicilié dans le bâtiment administratif de l'aérodrome de Birrfeld, a élaboré une formule d'assurance innovante qui prend en compte les différentes requêtes de l'EAS et est maintenant à la disposition de tous les membres. Ils sont déjà nombreux à en profiter. Cette formule se présente sous forme d'un contrat-cadre adapté spécifiquement aux besoins de l'EAS. En sa qualité de partenaire de coopération, Markus Keller, qui est aussi membre de notre association, a pour mandat d'administrer, encadrer et conseiller les membres de l'EAS. Dans une interview, il nous explique les avantages que nous a apportée notre collaboration avec l'assureur XL Catlin.

AHU: M. Keller, pouvez-vous nous dire si notre formule d'assurance aéronautique a connu un bon accueil auprès de nos membres ?

MKE: C'est sûr, jusqu'à ce jour un tiers environ des membres de l'EAS profitent des avantages de la nouvelle solution d'assurance. Le bouche à oreille a vite fonctionné.

AHU: La demande n'est-elle pas plus importante ?

MKE: Bien sûr. Malheureusement plusieurs facteurs freinent l'adoption immédiate de la nouvelle formule.

D'une part, des propriétaires d'aéronefs sont encore liés à leur assureur actuel par des contrats de longue durée. Ils ne peuvent donc changer d'assurance qu'après l'expiration du contrat. D'autre part, peu d'entre eux connaissent notre service de comparaison pour chercher de meilleures solutions.

Un autre facteur est la complexité de la matière. La plupart des intéressés regardent en premier lieu le prix et ne prêtent guère attention aux importantes différences de couverture. On pense souvent que tous les prestataires offrent plus ou moins les mêmes services, ce qui n'est absolument pas le cas.

AHU: Il existe donc des différences de prestations entre les fournisseurs ?

MKE: Oh oui, et ces différences peuvent être considérables. On n'en prend souvent conscience qu'au moment d'un sinistre.

Voici un exemple: n'importe quelle compagnie d'assurances n'assure en casco que les pièces fixées à l'aéronef. Pour le constructeur amateur qui dispose de nombreux éléments et accessoires dont certains sont parfois démontés, cela signifie que les parties détachées sont exclues de l'assurance, bien qu'il faille payer des primes.

Ce n'est pas le cas pour notre assurance association. Toutes les pièces qui font partie de l'aéronef sont protégées dans le cadre de l'assurance casco.

Pensez aux ailes, gouvernes, ou coûteuses verrières en plexi déposées, aux dispositifs radio ou de navigation démontés ou encore au risque de diminution de l'indemnité au cas où un accident est dû à une négligence grave.

On pense souvent «cela ne m'arrivera jamais». Mais le fait est que lors d'un sinistre l'assurance veut savoir exactement ce qui s'est passé. Ainsi la présomption de négligence grave est souvent prise en considération et rien n'empêchera alors la compagnie d'assurance de réduire ses prestations.

Voici quelques exemples: fatigue, mauvaise interprétation des conditions météo, aéronef surchargé, pas assez de carburant, etc raisons de santé, personne en traitement médical qui pilote tout de même un avion.

Dans de tels cas, si un sinistre survient, la compagnie d'assurance a toujours la possibilité de diminuer ses prestations. Il n'en est pas de même pour le contrat avec l'association. Les preneurs d'assurance sont protégés dans une large mesure contre les réductions de prestations. Sauf s'il s'agit d'alcool, de drogues ou d'abus de médicaments.

Il va de soi que les actes délibérés ne sont jamais couverts.

AHU: Existe-t-il d'autres différences ?

MKE: Oui, bien sûr! Enumérer toutes les différences entre les compagnies d'assurances dépasserait le cadre de l'EAS Annual Report de cette année. Il me semble surtout important de comparer non seulement les primes mais aussi de manière explicite les différences de prestations. Ou mieux encore: venez vous faire conseiller. Qu'est-ce que vous risquez?

AHU: Vous parlez des primes! Dans le passé, certains de nos membres ont subi d'énormes dégâts. Faut-il s'attendre à une augmentation des primes?

MKE: Depuis que l'EAS a choisi l'actuelle solution pour association, nous avons eu la chance qu'aucun des assurés n'a connu de sinistre. C'est la raison du succès de nos négociations avec l'assureur, surtout dans le domaine des primes. Ainsi tous les membres qui ont choisi la solution d'association peuvent, dès la prochaine expiration des primes, bénéficier de primes plus basses. Les nouveau-venus en profiteront dès le départ.

AHU: On essaie toujours de penser à tout, mais on oublie souvent la validité des documents d'assurance qui doivent être insérés dans le classeur bleu. Certains de nos pilotes en ont fait l'expérience lors d'un contrôle. Bien que la couverture d'assurance existe, on trouve dans les documents de bord des attestations ou certificats périmés. N'existe-t-il pas une solution plus simple?

MKE: Vous avez raison, on oublie souvent ce point. Et que se passe-t-il? On est cloué au sol jusqu'à ce qu'on soit en possession des

documents valables. L'assurance association présente ici aussi un énorme avantage. Il n'est pas nécessaire de renouveler les attestations ou les certificats (à moins, bien sûr, qu'une modification soit apportée à la couverture d'assurance). Jusqu'à l'annulation des documents par l'assureur, ils restent valables sans restriction.

AHU: Ce sont vraiment de bonnes nouvelles. La prochaine saison de vol est à nos portes. Parmi les différents préparatifs, on pourrait donc inclure le contrôle de sa couverture d'assurance. Comment nos membres peuvent-ils recevoir une offre de notre assurance association ?

MKE: A la demande de l'EAS, l'AFS est prêt à établir une proposition individuelle. Nous nous tenons aussi à disposition pour une comparaison des prestations et des primes. Prenez contact avec nous ou venez nous trouver à notre stand à l'AG de l'EAS. Vous trouverez de plus amples renseignements sur l'AFS sous www.a-f-s.ch.

AHU: Monsieur Keller, au nom de nos membres, je vous remercie vivement pour cet entretien. Je vous souhaite, à vous et nos membres, une saison de vol sans accidents et plein succès à la formule d'assurance EAS innovante.



Long Eze HB-YDZ Vito Wyprächtiger

Chef Acceptance Jakob Straub

von Jakob Straub



Meine ersten Erinnerungen hängen mit der Fliegerei zusammen. Als begeisterter Modellflieger war es nach dem grundsätzlichen Beherrschen gleich der Kunstflug, der mich faszinierte – und den habe ich grundsätzlich bis heute auch mit jedem Modell praktiziert. Nach dem Abitur 2007 und einem Jahr Auszeit mit Auslandsaufenthalt in Neuseeland ging es zum Studieren nach Stuttgart – naturgemäss Luft- und Raumfahrttechnik. Neben den gesamten fünf Jahren Studium mit Vertiefungsrichtungen Strömungslehre/ Aerodynamik und Flugzeugentwurf konnte ich mir als wissenschaftliche Hilfskraft in der Abteilung UAV (Unmanned Aerial Vehicles) des IFB (Institut für Flugzeugbau) als „professioneller“ Modellbauer- und Pilot nicht nur mit meinem Hobby etwas dazuverdienen, sondern gleichzeitig auch sehr viel praktische Erfahrung sammeln. Unterschiedlichste Forschungs-UAVs wollten entwickelt, gebaut und geflogen werden, bis hin zu 120kg

schweren Jets oder 50kg-Helikoptern.

Parallel zum Studium konnte ich auf der Hahnweide die Segelflugglizenz mit Kunstflugberechtigung und die PPL erwerben.

Das Praxis-Semester konnte ich mit einigem Glück bei Max Vogelsang in der Firma MSW Aviation in Wohlen verbringen – im Prinzip war sofort klar, dass ich hier meinen Traumjob gefunden hatte. Der Kontakt wurde über die letzten zwei Jahre Studium stets aufrecht erhalten, und nach meinem Abschluss Anfang 2014 konnte ich dort sofort als Diplom-Ingenieur anfangen und stand nebenbei auch fliegerisch vor neuen, hubraumstarken (Kunstflug-) Herausforderungen.

Die Arbeit in der EAS ist somit nicht nur eng mit dem Betätigungsfeld von MSW Aviation verknüpft, sondern bietet auch ein weites Spektrum an interessanten Flugzeugen und Herausforderungen – ich freue mich darauf, diese anzunehmen!

Chef Acceptance Jakob Straub

von Jakob Straub

Bien que je sois né le 12.04.1988, mes premiers souvenirs remontent à quelques années plus tard et ont déjà un rapport avec l'aviation. Aéromodéliste passionné, une fois la maîtrise de base acquise, j'ai immédiatement passé à la voltige qui me fascinait – et, par principe, je l'ai pratiquée avec chaque modèle jusqu'à aujourd'hui.

Après le bac en 2007 et une année sabbatique avec un séjour en Nouvelle-Zélande, j'ai commencé mes études à Stuttgart – naturellement de technique aéronautique et astronautique. A côté des études qui ont duré 5 ans avec une spécialisation en mécanique des fluides / aérodynamique et conception d'aéronefs, j'ai non seulement pu gagner un peu d'argent mais surtout acquérir énormément d'expérience pratique en tant qu'auxiliaire scientifique, modéliste et pilote professionnel à la section UAV (Unmanned Aerial Vehicles) de l'IFB (Institut für Flugzeugbau) – il fallait développer, construire et piloter toutes sortes

d'UAV à des fins de recherche, même des jets de 120 kg ou des hélicoptères de 50 kg.

Parallèlement à mes études, j'ai décroché sur la Hahnweide ma licence de vol à voile avec extension vol acrobatique et la PPL.

J'ai eu la chance de pouvoir passer le cinquième semestre, réservé à la pratique, chez Max Vogelsang à l'entreprise MSW Aviation à Wohlen – pour moi, il était évident que ce serait le job de mes rêves. Nous sommes restés en contact pendant mes deux dernières années d'études que j'ai terminées début 2014. J'ai tout de suite été engagé par MSW Aviation comme ingénieur diplômé et, sur le plan aéronautique, je me trouvais en outre confronté à de nouveaux défis au niveau de la voltige sur de grosses cylindrées. Ainsi, le travail pour l'EAS est non seulement étroitement lié au domaine d'activité de MSW Aviation mais présente aussi une vaste gamme d'aéronefs et de défis intéressants – je me réjouis de les relever !

First Flights 2015



KITFOX S7SS
HB-YTM



AeroCopter
AC20
HB-YXX



Lancair Legacy 2000
HB-YMS 9.11.2015
Pilot: H. Bissig
Builder: P. Novak, R.



Traveler 235 HB-
YNV
4.12.2015



RV-7 HB-YRM
18.12.2015

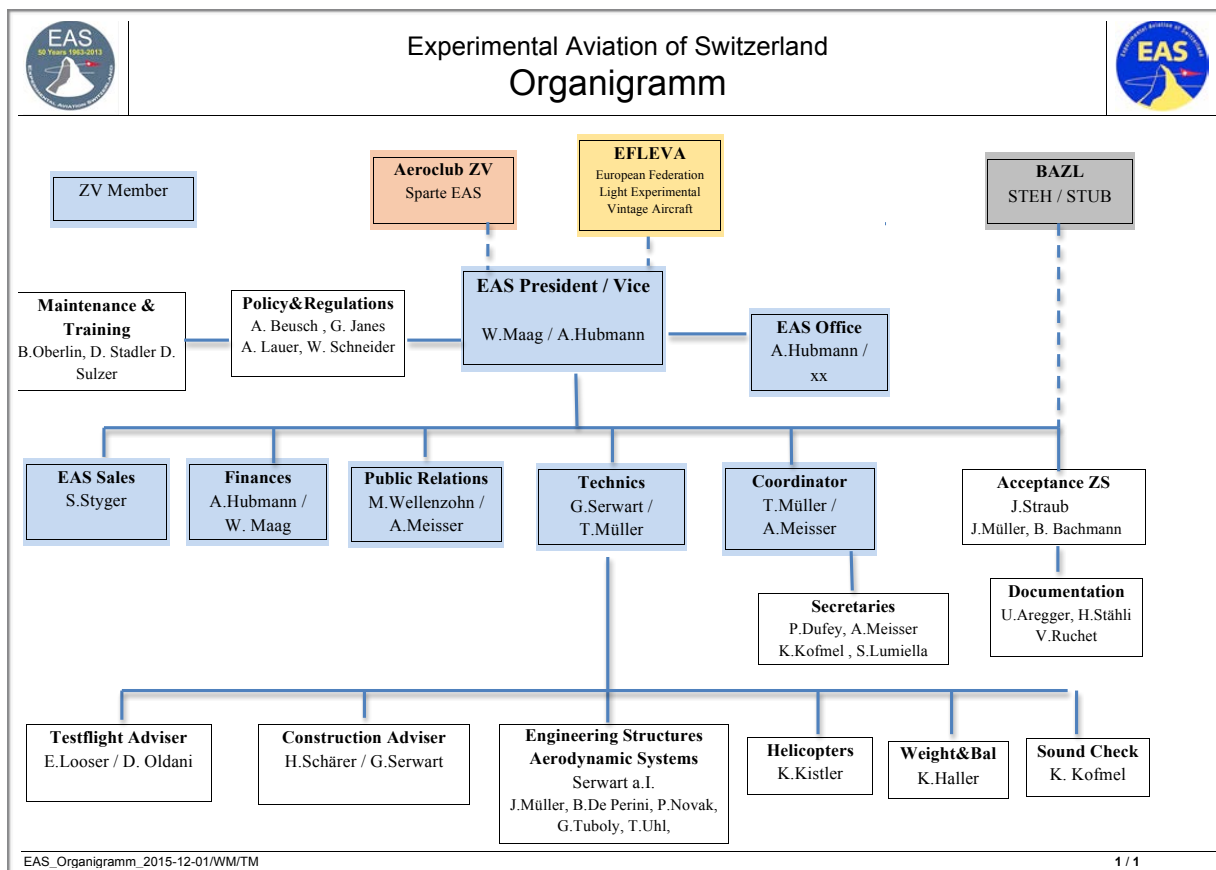
Erneuerung der Organisation EAS

von Werner Maag

Der Vorstand hat im Jahr 2015 die vom BAZL geforderte Verstärkung der technischen Kompetenzen geplant und mit neuen Leuten aus dem Umfeld der Flugzeugindustrie besetzt. Die Anzahl Projekte ist in den letzten Jahren gestiegen. Das hat zu Engpässen in der Zulassungsstelle geführt. Das ist unseren Mitgliedern aufgefallen und auch dem BAZL. Wir haben deshalb die Zulassungsstelle neu besetzt und personell verstärkt. Die Enginee-

ring-Gruppe wurde ebenfalls neu aufgebaut. Wir können damit die Zulassungsarbeit zeitgerecht und entsprechend den Verträgen mit dem BAZL durchführen. Für den Bereich Policy & Law (Vorschriften und Gesetze) wird eine Arbeitsgruppe tätig, um den Vorstand bei der Anwendung oder eventuell auch Abwehr von neuen Vorschriften und Gesetzen zu unterstützen.





Renouvellement de l'organisation de l'EAS

Werner Maag

En 2015, le conseil d'administration a planifié le renfort des compétences techniques avec de nouvelles personnes provenant de l'industrie aéronautique. Le nombre des projets a augmenté ces dernières années et ceci a compliqué et ralenti les admissions. Autant l'EAS que l'OFAC l'ont remarqué.

En réaction, le service d'administration a été renforcé avec des nouvelles personnes. Le groupe Engineering a été réorganisé.

Ainsi, le travail d'admission peut être effectué dans les délais et conforme aux contrat avec l'OFAC.

Erster Auslandsflug Tailwind W10, HB-YTW

von Paul Pfiffner

Am Wochenende vom 20. und 21. Juni wurde das Raduno des Club aviazione popolare (CAP) Toscana organisiert.

Dieser Verein ist in etwa der EAS gleichzustellen. Wir hatten bereits früher diese Treffen besucht. Deshalb beschlossen wir, mit unserem Tailwind, HB-YTW, mit Pilot Luca Donati und Co-Pilot Paul Pfiffner, erneut daran teilzunehmen.

Mit Wanderpreis geehrt

Nach einem anspruchsvollen Flug wurden wir auf dem Aviosuperficie Montecchio von den stets hilfsbereiten Freunden aus der Toscana herzlich

empfangen. Auch für die Übernachtungsmöglichkeiten hatten sie bereits gesorgt. Wir waren auf dem ganz in der Nähe liegenden Flugplatz Serristori, mit Restaurant, Hotel, Bar und Schwimmbad, untergebracht.

Zu unserer grossen Überraschung wurden wir beim abendlichen Dinner mit dem Wanderpreis für den besten Eigenbau des Jahres ausgezeichnet. Mit vielen tollen Eindrücken sind wir dann am Sonntagabend auf dem Flugplatz Locarno-Magadino wieder gut gelandet.

Premier vol à l'étranger Tailwind W10, HB-YTW

von Paul Pfiffner

Durant le week-end du 20 au 21 juin, le Club aviazione popolare (CAP) Toscana a organisé son raduno.

Cette association peut être comparée à l'EAS. Nous avons déjà participé à certains de ses rassemblements auparavant. Nous avons donc décidé de nous y rendre à nouveau, mais cette fois à bord de notre Tailwind HB-YTW, piloté par Luca Donati et co-piloté par Paul Pfiffner.

Récompensés par un trophée

Après un vol exigeant, nous avons été accueillis chaleureusement sur l'Aviosuperficie Montecchio par nos amis toscans, toujours prêts à rendre service. Ils s'étaient déjà préoccupés de nous trouver un endroit pour passer la nuit. Nous étions logés à l'aérodrome voisin de Serristori, équipé d'un hôtel, restaurant, bar et piscine.

A notre grande surprise, au cours du repas du soir, nous avons reçu le trophée récompensant la meilleure construction amateur de l'année.

La tête pleine de magnifiques souvenirs, nous avons atterri sans problème dimanche soir à l'aéroport de Locarno-Magadino.



Neue Arbeitsgruppe für EAS Maintenance & Training (EAS M&T)

von Werner Maag

Gemäss dem neuen Organigramm der EAS von November 2015 wird mit dem EAS ZV Beschluss vom 9. März 2016 die Arbeitsgruppe „EAS Maintenance & Training“ „EAS M&T“ geschaffen.

Wir wollen dem Erbauer und Halter von Eigenbauflugzeugen in diesem Bereich während dem Bau und nach der Zulassung Hilfe mit praktischen Kursen am Bausatz und am fertigen Flugzeug, anbieten.

Ferner möchten wir die Erbauer auch in der Theorie, beim Führen der Akten und den Instruktionen auf der Homepage (e-learning) unterstützen, sowie individuelle Hilfe und Ausbildung anbieten. Fragen können auch per mail an die EAS M&T geschickt und die Antworten von allgemeinem Interesse in einem Forum publiziert werden



Lernziele

Es soll sowohl die klassische Maintenance nach Betriebsstunden (50-er, 100 Stunden) und/oder kalendarische (Jahreskontrolle) sowie die moderne „On Condition“ Instandhaltung gelehrt werden.

Auch die Überwachung der Bulletins von Zellen-, Avionik- und Motorenhersteller soll instruiert werden. Das Angebot soll sich an EAS Erbauer und auch an Käufer von zugelassenen Eigenbauten oder ähnlichem richten, damit diese bei Interesse die nötigen Kenntnisse und Fertigkeiten erwerben können.

Zum Beispiel sollen Käufer alle Wartungsarbeiten unter Aufsicht und Instruktion des Erbauers oder eines Fachmanns selber machen, in EAS Kursen die Kenntnisse vertiefen und anschliessend für die BAZL Prüfung bereit sein. Es wird eine sinnvolle Zusammenarbeit mit lizenzierten Mechanikern und Betrieben für komplexe Arbeiten angestrebt.

Der Bereich "EAS Training" umfasst die Ausbildung mit Spezialtrainings für heikle Flugzeuge, Formationsfliegen, Vorführungsflüge etc.

Ziel ist, unseren Piloten vor kritischen fliegerischen Aufgaben mittels Information, Theorie und mit praktischen Übungen mehr Sicherheit und Können zu vermitteln. Auch Briefings und Organisation von Auslandsflügen sind dafür geeignet und erwünscht.

Planungsablauf

Die Gruppe „EAS M&T“ plant die Inhalte der Kurse, bietet Fachleute auf und organisiert Orte und Publikationen sowie Inkasso und Abrechnung.

Nouveau groupe de travail de l'EAS : Maintenance & Entrainement (M&T)

Werner Maag

Au mois de novembre 2015 le comité central a pris la décision de créer un nouveau groupe de travail EAS : Maintenance et Entrainement.

Le but est d'offrir une assistance par des cours pratiques aux constructeurs et aux détenteurs d'avions expérimentaux. Après inscription et moyennant une cotisation, les constructeurs ont accès à des cours théoriques, aides personnalisées, aides à la gestion des dossiers et instructions sur la homepage (e-learning). Les questions peuvent être envoyées par mail à l'EAS M&T et les réponses, si elles sont d'intérêt commun, peuvent être publiées sur un Forum. Des cours relatifs aux services des 50 h et 100 h, contrôles annuels et maintenance sur site sont aussi disponibles. La surveillance des Services

Die Kursinhalte sind mit Einbezug von Chef Technik und Chef Bauberatung zu definieren. Die Kursgebühren der Teilnehmer sollen die Ausgaben für Raummiete, Organisation und Entschädigung der Instrukturen decken. Die EAS Instrukturen werden nach der EAS Tarifordnung entschädigt.

Mögliche Kurse, (nicht abschliessend)

E-learning und Info auf der EAS Homepage mit Angebot von Kursen für:

- Holz, Faserverbund, Metall, Stoff, Mechanik, Elektrik, Avionik
- Wartung von Motoren und Systemen im EAS Bereich
- Instandhaltung von Zelle, Elektrik, Avionik im EAS Bereich
- Führung der technischen Akten
- Trainings für heikle Missionen, Formationsflüge, Vorführungen
- Planung, Briefing und Durchführung von Auslandsflügen

Nächste Schritte

Die Gruppe besteht zurzeit aus sieben Leuten, vorwiegend aus den Gebieten Aargau, Zürich und Ostschweiz. Sie organisiert sich selbständig und beginnt sofort mit dem Aufbau der Ausbildung. Weitere Interessenten mit Fachwissen - auch aus der Romandie und dem Tessin - sind erwünscht. Anmeldungen nimmt der Präsident der EAS gerne entgegen.



Bulletins de la cellule, de l'avionique et des moteurs font aussi partie de ces instructions. L'offre s'adresse aux constructeurs et membres de l'EAS mais aussi aux personnes qui achètent un avion expérimental terminé et qui manifestent l'intérêt pour acquérir ces connaissances et procéder à la maintenance. Par exemple les acheteurs peuvent exécuter la maintenance sous la surveillance et l'instruction du constructeur ou d'un spécialiste accompagné par des cours approfondis fournis par l'EAS. Cette formation vise à répondre aux exigences des contrôles de l'OFAC. Une collaboration est envisagée pour effectuer des travaux complexes avec des entreprises et mécaniciens licenciées.

Le groupe EAS M&T planifie les objectifs des cours, convoque les spécialistes, organise les lieux et les publications. Ainsi que l'encaissement et la facturation des frais. Les thèmes sont définis par le chef technique et le chef des conseillers de construction. Les cotisations des participants doivent couvrir les frais des locaux, de l'organisation et le défraiement des instructeurs selon le barème de l'EAS.

Cours possibles :

E-learning et information à l'EAS homepage avec offre de cours pour :

- Bois, matériaux composites, métaux, mécanique, électricité et avionique
- Maintenance des moteurs et systèmes (dans les possibilités de l'EAS).

- Entretien de la cellule, électrique et avionique (dans les possibilités de l'EAS).
- Gestion des dossiers techniques.
- Entraînement, Briefing et exécution de vols à l'étranger.

Prochaines étapes :

Le groupe comprend actuellement 7 personnes principalement de la région d'Aarau, Zurich et de la Suisse orientale. Il s'organisera autonome et commencera immédiatement à établir la formation.

Si d'autres personnes venant de la Romandie et du Tessin sont intéressées pour faire partie du groupe de spécialistes, elles sont les bienvenues et peuvent s'annoncer directement au président.



Nachruf Helmut Anderegg

Kennengelernt habe ich Helmut Anderegg im Zusammenhang mit dem Bau meines eigenen Flugzeugs. Er wurde mir damals als Bauberater zugeteilt. Diese Funktion betreute Helmut seit den 90er Jahren bei der EAS (ehemals RSA), mit grosser Fachkompetenz und viel Engagement.

Sein Wissen dafür erwarb er sich an der ETH Zürich als Luftfahrtingenieur, sowie im Beruf bei der RUAG. Er war ein blitzgescheiter, schnell-denkender Mensch mit einem breiten Fachwissen. Als Bauberater war er stets lösungsorientiert, wobei die nötigen Nachweise, die Sicherheit wie auch eine exakte Bauausführung immer im Vordergrund standen.

Gleichzeitig mit der Neuorganisation der EAS, im Jahr 2003, übertrug das BAZL die Aufsicht über die Eigenbau Konstruktionen direkt der EAS. Helmut übernahm dabei das Amt „Chef Zulassung“.

Ein schwerer Flugunfall veränderte das Leben von Helmut schlagartig und einschneidend: Querschnittgelähmt musste er seinen Weg ins Leben zurückfinden.

Sein sehr grosses Wissen, wie auch seine brillanten Argumentationen blieben erhalten. Zwischenmenschlich veränderte er sich leider ein wenig. So wurde es für ihn zunehmend schwieriger, den kollegialen und ungezwungenen Zugang zur EAS und seinen Fliegerkollegen zu finden. 2009 wurde er von seinem Amt als „Chef Zulassung“ verabschiedet.

Alle die Helmut gut kannten, bedauerten diese Entwicklung. Einige EAS Mitglieder vom „Höck Grenchen“ konnten ihn motivieren, wieder aktiver am Vereinsleben teilzunehmen, da er für die EAS ein verdienstvolles Mitglied war! Glücklicherweise folgte er dieser Aufforderung und erlebte noch einige Höcks und seine wertvollen Ratschläge konnten noch oft in Diskussionen einfließen.

Lieber Helmut, ich danke Dir für Deine unermüdliche Unterstützung als Freund und Bauberater bei meinem eigenen Flugzeug. Ohne Dich wäre das Projekt nie zum Starten gekommen! Von Herzen hätte ich es Dir gegönnt, den Erstflug mitzuerleben, der dieses Jahr bevorsteht.

Mit tiefer Verbundenheit
Hans Storck

A la mémoire d'Helmut Anderegg

J'ai fait la connaissance d'Helmut Anderegg lors de la construction de mon avion. Il m'a été attribué comme conseiller de construction. Helmut a exercé cette responsabilité au sein de l'EAS (anciennement RSA) depuis les années 90 avec compétence et un grand engagement.

Ses études en ingénierie aéronautique à l'EPFZ ainsi que son activité professionnelle à Ruag lui ont permis d'acquérir les qualifications nécessaires à cette fonction. C'était un homme très intelligent, vif d'esprit, avec de vastes connaissances techniques.

En tant que conseiller de construction, il était toujours à la recherche de solutions, tout en mettant l'accent sur les justificatifs, la sécurité ainsi que l'exécution exacte de la construction.

En parallèle avec la nouvelle organisation de l'EAS en 2003, l'OFAC a transmis la surveillance des constructions amateurs à l'EAS. Helmut a ainsi pris le poste de chef du service d'admission.

Un grave accident d'avion a changé brusquement et radicalement la vie d'Helmut: paraplégique,

il a dû retrouver un autre sens à sa vie. Son grand savoir ainsi que ses argumentations brillantes étaient toujours là. Mais il a malheureusement changé sur le plan des rapports humains. Il lui était de plus en plus difficile d'avoir des relations amicales et de contractées avec l'EAS et ses amis. En 2009, il a dû renoncer à sa fonction de chef du service d'admission.

Tous ceux qui ont bien connu Helmut ont regretté cette évolution. Quelques membres du stamm de Granges ont réussi à le motiver à participer plus activement à la vie de l'association, car il avait rendu de grands services à l'EAS. Il a heureusement suivi cette invitation et a encore participé à quelques stamms et ses précieux conseils ont alimenté bien des discussions.

Cher Helmut, je te remercie pour ton infatigable soutien en tant qu'ami et conseiller de construction pour mon propre avion. Sans toi, le projet n'aurait jamais décollé. J'aurais souhaité de tout cœur te voir participer à son premier vol qui est prévu pour cette année.

Tu resteras toujours dans nos pensées.
Hans Storck

Impressum

Herausgeber

Experimental Aviation of Switzerland (EAS) Postfach
6620 CH-3001 Bern,
Sparte des Aero-Club der Schweiz
www.experimental.ch

EAS Zentralvorstand

Werner Maag, Präsident
Alfons Hubmann, Vize-Präsident
Thomas Müller, Koordinator
Georg Serwart, Chef TK
Susanne Styger, Sales
Michael Wellenzohn, Communication & PR

Präsident EAS

Werner Maag

CH 8174 Stadel, Brunnacherstr. 24
Mobil +41 792915190
Tel. H +41 448581234
president@experimental.ch

Geschäftsstelle EAS

Alfons Hubmann

CH-3001 Bern, Postfach 6620
Tel./Fax 0313812222/9011140
Mobil +41 793448383
office@experimental.ch

Konzeptverantwortung, Redaktion und Layout

Michael Wellenzohn

8142 Uitikon-Waldegg
Mobil: +41 787905454
Communications@experimental.ch

Lucretia Hitz

8898 Flumserberg
Tel.: +41 794124423

Druck

Jordi AG - Das Medienhaus
Tel : +41 31 8180111
www.jordibelp.ch

Übersetzungen de-fr

Rosemarie Bubanec
Tel.: +41 328352912
2025 Chez-le-Bart

Ronald Schneider

Tel.: +41 26 677 24 23
1566 St-Aubin

Wir beflügeln Ferienträume.



Nonstop an über 40 Traumdestinationen

Edelweiss fliegt direkt ab Zürich an über 40 Feriendestinationen. Mit ausgezeichnetem Service an Bord und einem Stück Heimat im Gepäck sorgen wir dafür, dass die schönste Zeit des Jahres bereits mit dem Flug beginnt.

flyedelweiss.com